Variante Kurve, Erschliessung Brunnen Nord

Nachgefragt bei Projektingenieur Heinz Schnider

Die Gruppe für eine umweltfreundlichere und günstigere Erschliessung von Brunnen Nord interviewte Heinz Schnider. Das Interview ist in ähnlicher Form als Publireportage im Bote der Urschweiz vom 27. August 2022 erschienen.

Herr Schnider, an der Gemeindeversammlung vom 22. August in Brunnen wurde gesagt, dass es eine Projektvariante gebe. Niemand kennt diese Variante. Können Sie mir sagen, gibt es sie?

Ja, unser Büro wurde vor nicht ganz vier Jahren, als das Projekt Hochkreisel bekannt wurde, von den Grundeigentümern beauftragt, ein Strassenprojekt für die Erschliessung von Brunnen Nord aus-zuarbeiten.

Liegt dieses vor, und hat es einen vergleichbaren Bearbeitungsstand wie das Projekt Hochkreisel?

Selbstverständlich, es ist mindestens so gut ausgearbeitet, weil viele Probleme, welche beim Hochkreisel anfallen, sich bei der Variante Kurve massiv vereinfachen, z. B. Sicherheitsmassnahmen SBB, minimale Kunstbauten etc.

Worin unterscheidet sich Ihr Projekt vom Hochkreisel?

Das Gute vom Hochkreisel haben wir übernommen, also die neue Strassenführung vom Bahnhof Brunnen bis Stegstuden, das macht Sinn, Bahn und Strasse zu bündeln, ebenso vom Gätzlikreisel über die alte Fischzucht bis Stegstuden. Für den Verkehrsknoten Stegstuden haben wir jedoch eine andere Lösung.

Was sehen Sie für Stegstuden vor?

Detailabklärungen haben ergeben, dass das bestehende Trassee und die Brücke in einem guten Zustand sind. Man kann die heutige Brücke über die SBB einfach verbreitern. Auch schlagen wir vor, dass man auf einen Kreisel verzichtet, den braucht es nicht.

Können Sie mir erklären, warum?

Die Verkehrszahlen resp. das Modell zeigen, dass die Fahrbeziehung Bahnhof Brunnen zum Gätzlikreisel über 80 Prozent des Strassenverkehrs ausmacht. Folglich soll der Knoten auf die Hauptverkehrsströme ausgerichtet sein. Ein einfacher T-Knoten ist zweckmässig.

Man kann also auf den Hochkreisel verzichten, ohne Leistungs- und Sicherheitseinbusse?

Genau, auch mit der Variante Kurve ist die Leistungsfähigkeit gemäss Norm gewährleistet. Die nötige Sicherheit wurde geprüft und ist eingehalten. Genau das ist der springende Punkt. Damit kann auf teure Kunstbauten verzichtet werden, und wir sparen ca. 400 m Brückenbauten/Kunstbauten; ganz zu schweigen von den jährlichen Unterhaltskosten.

Das geht so einfach?

Durchaus, der Verkehr muss nicht zuerst auf 12 m Höhe hinaufgeführt werden, weil bei einer Verbreiterung der bestehenden Brücke mit anschliessender Kurve grundsächlich das heutige Trassee beibehalten werden kann.

Was hat das für Auswirkungen?

Wir sparen mindestens 15 Millionen an Erstellungskosten (ohne Berücksichtigung Teuerung), dies entspricht rund einem Drittel vom Hochkreisel. Zudem

wird der künftige Unterhalt nahezu die Hälfte des jährlichen Unterhalts für solche Anlagen betragen; sprich es entstehen jährliche Differenzkosten von rund 100 000 bis 200 000 Franken pro Jahr, je nach Berechnungsmodell. Im Expertenbericht wird erwähnt, dass diese Einsparungen gebührend beachtet werden sollten.

Gibt es weitere Vorteile?

Die Umwelt wird viel weniger belastet, es braucht weniger Ressourcen – das erwartet man doch heute bei neuen Strassenanlagen. Der Hauptverkehrsfluss ist bei einer Kurve besser als bei einem Kreisel.

Stichwort Muota-Ufer / Gewässerraum?

Das heutige Muota-Ufer wird, ähnlich wie beim Hochkreisel, unwesentlich tangiert, und für den Gewässerraum gibt es eine Lösung.

… und der Wildtierkorridor?

Die Strasse ist so gelegt, dass die ganze Breite des Wildtierkorridors geschützt bleibt. Experten unterstützen unsere Lösung.

Wie sieht es mit Lärm und Lichtverschmutzung aus?

Mit unserem Vorschlag bleibt die Strasse mehrheitlich im Bestand. Nur schon die markanten Steigungen zum Hochkreisel bewirken eine Erhöhung der Lärmemissionen gegenüber heute um rund 2 dB(A). Stellen Sie sich die Lichtflut in der Nacht und den Lärmpegel auf 12 m Höhe vor.

Gibt es noch andere Vorteile?

Der Winterdienst auf Brücken ist sehr aufwendig und teuer, weil das Gefälle der Kunstbauten zum Hochkreisel mit 9,5 Prozent nahezu doppelt so steil ist wie heute. Das heutige Gefälle über die SBB-Brücke wird bei der Variante Kurve übernommen und ist im Hinblick auf den Winter bedeutend sicherer.

Böse Zungen behaupten, dass Busse und LKW nicht gefahrlos jederzeit kreuzen können.

Die Fahrbahnbreite in der Kurve liegt bei 10,85 m. Das Kreuzen ist natürlich möglich. Diesbezüglich gibt es Normen. Der Radius bei unserer Variante ist um einiges grösser als beim Kreisel. Die neue Fahrbahnbreite auf der SBB-Überführung beträgt 8 m. Und wenn sogar Spezialfahrzeuge kreuzen müssten, könnte die Fahrbahn noch mehr verbreitert werden.

Wie sieht es auf der Zeitachse aus?

Das Bauprojekt liegt praktisch auflagereif vor und wurde bereits von Experten geprüft und als gut und realisierbar befunden. Infolge massiv weniger Kunstbauten kann die Bauzeit gegenüber dem Hochkreisel um die Hälfte gekürzt werden.

Was sagen Sie zur Entscheidungsfindung?

Meines Erachtens haben die ästhetischen, ökologischen sowie ökonomischen Kriterien im Entscheidungsprozess zu wenig Beachtung erhalten. Nebst der Nachhaltigkeit wurde auch das Einspracherisiko unzureichend in die Beurteilung einbezogen. Die Umweltorganisationen haben auch bereits zu erkennen gegeben, dass sie die Variante Kurve nicht nur mittragen, sondern bevorzugen.

In einem sozialen Netzwerk der Hochkreisel-Befürworter behauptet jemand, dass die Variante Kurve nicht umsetzbar sei.

Diese Behauptung ist schlichtweg falsch. Das ist genau der Grund, warum ich dieses Interview gebe. Externe Experten haben die Variante Kurve geprüft und als machbar und wirtschaftlich bewertet. Aus meiner Sicht ist es wichtig, dass die Bevölkerung gut informiert ist.